Zwolle

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van gemeente Zwolle.

Nr. 59186
2 juli
2015

Gemeente Zwolle, bekendmaking beleidsregel parkeergelegenheid bij of in gebouwen.

Het college van de gemeente Zwolle heeft in de vergadering van 9 juni 2015 de beleidsregel parkeergelegenheid bij of in gebouwen vastgesteld. Deze beleidsregel heeft terugwerkende kracht tot 29 november 2014 inwerking getreden en heeft betrekking op de gemeente Zwolle. Bovendien ligt de beleidsregel ter inzake bij het informatiecentrum in het Stadskantoor en is de beleidsregel te raadplegen via www.zwolle.nl/bestuur/verordeningen en beleidsregels.

Beleidsregel parkeergelegenheid bij of in gebouwen

Toetsingskader voor plannen die zijn gelegen binnen bestemmingsplannen, die zijn vastgesteld na 28 november 2014.

Vastgesteld door Burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle

1. Deze Beleidsregel verstaat onder:
   a. De binnenstad: het gebied begrensd door de Achtergracht, Schuttevaerhaven en Stadsgracht.
   b. Het centrumgebied: de A-locatie-Centrum en de B-locatie-centrum.
   c. De A-locatie Centrum: het gebied begrensd door IJsselallee, Nieuwe Veerallee, Willemskade, Emmawijk, Burgemeester van Roijensingel, Van Karnebeekstraat, Van Karnebeektunnel even huisnummers, spoorlijn Zwolle-Meppel tot aan fiets- en voetgangerstunnel Hortensiatunnel.
   d. De B-locatie Centrum: het gebied begrensd door de A28, Middelweg, Bisschop Willebrandlaan, Vechtstraat, Hanekamp, Luttenbergstraat, Wethouder Alferinkweg,Hortensiastraat, spoorlijn Zwolle-Meppel , Van Karnebeekstraat, oneven huisnummers, Groot Weezenland, Burgemeester van Roijensingel, Emmawijk, Willemskade, Rieteweg, spoorlijn Zwolle-Kampen.
   e. De B-locatie Oosterenk: het gebied begrensd door de Ceintuurbaan, Kuyerhuislaan, Westerveldse Aa evenwijdig aan Ceintuurbaan aansluitend op de Nieuwe Vecht ter hoogte van de kruising Boerendanserdijk/ Rechterland en Nieuwe Vecht.
   f. De B-locatie Voorsterpoort/A28 zone: het gebied begrensd door de A28, Blaloweg, Zwartewaterallee en Middelweg.

De genoemde straten behoren met de adressen aan weerszijden van die straat (of dat straatdeel) tot de gebieden waarvan zij de grens vormen, met uitzondering van de straten die de grens vormen tussen de A- en B-locatie Centrum. Daar vormt de middenas van de straat de grens.

2.Indien een gebouw gelegen is in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de in de hierboven vermelde definities en/of bij deze beleidsregel behorende kaart als zijnde een gebied:

a. waarin de bereikbaarheid per openbaar vervoer nu of in de toekomst uitstekend (A-locatie)of goed (B-locatie) is of zal zijn; en
b. waarin tevens, totdat die verbeterde bereikbaarheid is verwezenlijkt, van gemeentewege voor aanvullende parkeer- of stallingsbehoefte wordt zorg gedragen; moet, afhankelijk van de omvang en de bestemming van het gebouw, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's parkeerruimte in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, worden aangebracht conform de volgende normen:

A-locatie
- kantoor/bedrijf 20 parkeerplaatsen (pp) per 2500 m² bvo op eigen terrein
- winkel/horeca/e.d. 40 pp per 2500 m² bvo op eigen terrein

B-locatie
- kantoor/bedrijf 40 pp per 2500 m² bvo op eigen terrein
- winkel/horeca/e.d. 100 pp per 2500 m² bvo op eigen terrein

Voor het realiseren van bed and breakfast in een woning in de binnenstad, waarvan de horecafunctie minder is dan 30% van de woning, wordt geen (aanvullende) parkeernorm gesteld. Bij ontwikkelingen die meerdere functies omvatten waar sprake is van dubbelgebruik wordt een samengestelde parkeernorm vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheidspercentages volgens de CROW publicatie 317. Het aantal parkeerplaatsen behorende bij een gebouw, dat door een ontwikkeling of bouwplan, wordt verminderd, moet worden gecompenseerd.

3. Voor het gebied dat gelegen is buiten de gebieden zoals vermeld in het tweede lid en voor grondgebruik en functies waarvan de parkeernormen niet genoemd zijn in het tweede lid, wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend conform de bijlage “Parkeernormen Gemeente

Zwolle" die bij deze beleidsregel hoort. De indelingen in stedelijk, matig stedelijk, niet stedelijk, historische binnenstad en schil worden in het daarbij behorende kaartbeeld aangeduid. Burgemeester en wethouders kunnen dit kaartbeeld wijzigen vooruitlopend op de verwachte adresdichtheid van toekomstige nieuwbouwlocaties. Er moet, afhankelijk van de omvang, de bestemming, de functie en het gebruik van het gebouw, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's parkeerruimte in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, worden aangelegd conform de parkeerkencijfers, met de reductiefactoren voor zover die van toepassing zijn en zoals die op de bij deze beleidsregel horende bijlage "Parkeernormen Gemeente Zwolle" vermeld zijn.

4. De afmeting van de parkeerplaatsen moeten minimaal voldoen aan de volgende eisen:
   a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten in het geval van lengterichting aan het trottoir (langsparkeren) bij een manoeuvreerruimte van minimaal 3 meter ten minste 1,80 meter breed bij 5,50 meter lang bedragen en in het geval van haaksparkeren ten minste 2,30 meter breed bij 5,00 meter lang en voor zowel langs en haaksparkeren ten hoogste 3,25 meter breed bij 6,00 meter lang bedragen;
   b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte bij lengterichting aan een trottoir ten minste 3,50 meter breed bij 6,00 meter lang bedragen en bij haaksparkeren met een uitstapstrook langs het parkeervak ten minste 3 meter breed en zonder uitstapstrook ten minste 3,50 meter breed en ten minste 5 meter lang bedragen.

5. Bij de beoordeling van de toepassing van de afwijkingsmogelijkheid in bestemmingsplannen ten aanzien van het parkeren en laden en lossen, wordt rekening gehouden met het volgende:
   a. Als er op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien, wordt bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen in het parkeergereguleerde gebied (ook) rekening gehouden met de parkeerdruk in de invloedssfeer van het gebouw/bouwplan;
   b. Als bijzondere omstandigheden die maken dat het voldoen aan de normen tot overwegende bezwaren stuit, wordt in ieder geval gerekend:
      - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw; of
      - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van een of meer detailhandelsbedrijven, dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid; of
      - een bestemming van het gebouw als garage dan wel garagebedrijf.

6. Bedrijfsvervoersplan

1. Bedrijven die gevestigd zijn op een A of B-locatie met meer dan 50 werknemers op deze locatie moeten een bedrijfsvervoerplan opstellen en tevens aangeven hoe dit wordt geïmplementeerd in de organisatie. Dit bedrijfsvervoerplan moet bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen worden ingeleverd. Het bedrijfsvervoerplan omvat:
   - een beschrijving van het bedrijf (type en grootte) met het aantal werknemers (inclusief ambulante) en bezoekers van het bedrijf;
   - het aantal werknemers en hun woonplaatsen, een overzicht van de woon-werk-verplaatsingen van de werknemers van en naar het bedrijf, hun werktijden en –ritmes en de wijze waarop werknemers doorgaans naar het werk reizen;
   - bereikbaarheid van het bedrijf per fiets, openbaar vervoer en auto;
   - mate van zakelijk auto- en fietsgebruik, waaronder bezoekersaantallen, woonplaatsen en autogebruik;
   - het totale aantal reizigerskilometers van alle werknemers na uitvoering van het bedrijfsvervoersplan;
   - criteria voor de uitgifte van de parkeerplaatsen op eigen terrein bij het bedrijf, zoals wie komen er voor een parkeerplaats in aanmerking, onder welke voorwaarden en hoe wordt de uitgifte geregeld;
   - hoe wordt het carpoolen gefaciliteerd;
   - wat wordt de werknemers geboden die niet met de auto naar het bedrijf mogen komen aan faciliteiten voor het gebruik van fiets en openbaar vervoer, waaronder fietsvergoeding, fietsenstalling en faciliteiten voor omkleden, douchen e.d., tegemoetkoming in het gebruik van openbaar vervoer (trajectkaarten) en aanvullend bedrijfsvervoer tussen station en bedrijf;
   - hoe wordt het parkeerbeheer geregeld en eventuele overlast in de omgeving beperkt en voorkomen;
   - hoe wordt het telewerken gefaciliteerd;
   - een communicatieplan waarin staat hoe het bedrijfsvervoersplan wordt geïmplementeerd;
   - kosten van bovengenoemde maatregelen en faciliteiten zowel éénmalig als jaarlijks.

Toelichting

Algemeen

In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is opgenomen dat voor het grondgebruik en functies afhankelijk van de omvang en de bestemming van het gebouw, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's parkeerruimte in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Op basis hiervan worden aanvragen om een omgevingsvergunning getoetst en hier wordt in de toelichting op bestemmingsplannen naar verwezen. Vanaf 28 november 2014 dienen stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening, waaronder dit artikel, echter in een sectoraal plan of elk bestemmingsplan apart te zijn opgenomen. In november 2014 bleek dat de overgangsregeling beperkt is tot geldende bestemmingsplannen. In de overgangsregeling is opgenomen dat voor gebieden waar een bestemmingsplan is vastgesteld een verwijzing naar de stedenbouwkundige bepalingen in de Bouwverordening tot 1 juli 2018 van kracht blijft. Voor nieuwe bestemmingsplannen kan niet meer naar artikel 2.5.30 uit de Bouwverordening worden verwezen. Omdat er intussen wel nieuwe bestemmingsplannen zijn vastgesteld en in voorbereiding zijn, waar verwezen wordt naar "beleid ten aanzien van parkeren", wat voor deze plannen is vervallen, is er nu (tijdelijk) een impasse ontstaan. Hierin wordt voorzien met deze Beleidsregel.

Lid 2

In het werkdocument Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen dat in mei 1989 door de Ministeries van VROM, van V & W en van EZ is gepubliceerd en dat respectievelijk is onderschreven door de Ministeries van WVC en van O & W, alsmede het IPO en de VNG is de A-locatie globaal als volgt omschreven: Locaties van het type A zijn optimaal door het openbaar vervoer ontsloten. Deze locaties liggen nabij het knooppunt van openbaar-vervoerlijnen op agglomeratie- en nationaal niveau. In de steden die zijn aangesloten op het intercity- of het eurocity-net van de spoorwegen (IC/EC-net), behoort in ieder geval de omgeving van een IC/EC-station tot locatietype A. In de vier grote steden kunnen hieraan de knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer (= metro of sneltram) worden toegevoegd, waar een snelle aansluiting op het landelijk openbaar-vervoernet is gewaarborgd. In andere steden is veelal de omgeving van het (hoofd)station de A-locatie. De ontsluiting van de A-locatie voor het autoverkeer is van ondergeschikt belang en behoort niet tot het programma van eisen van de lokatie. Bij een A-locatie behoort een stringent parkeerbeleid om het gebruik van de auto in het dagelijkse woon-werkverkeer zoveel mogelijk te beperken. A-locaties dienen wel een goede openbaar-vervoersverbinding te hebben met aan de rand van de stad gelegen park-and-ride-voorzieningen. De inrichting van het gebied is zodanig dat er goede voorwaarden bestaan voor het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. De aantrekkelijkheid van de locatie is onder meer gelegen in de goede, snelle en frequente verbindingen per openbaar vervoer met andere stedelijke centra in binnen- en buitenland. De voorzieningen (winkels e.d.) in de omgeving van het station hebben een (groot)stedelijke allure, zodat er sprake is van een aantrekkelijke verblijfs- en werkomgeving. In hetzelfde werkdocument zijn de B-locaties eveneens globaal omschreven, en wel als volgt: Locaties van het type B liggen op een knooppunt van openbaar-vervoerlijnen op stedelijk of stadsgewestelijk niveau. In de (grote) steden betreft het voorstadhaltes van het spoorwegnet of andere knooppunten van het metro- en (snel)tramnet. In de kleinere steden zonder voorstadhaltes gaat het om belangrijke knooppunten van het busvervoer. B-locaties liggen tevens aan een stedelijke hoofdweg of in de nabijheid van de afslag van een autosnelweg. Er is sprake van beperkingen van de parkeerfaciliteiten voor langparkeerders, afgestemd op het type bedrijven dat in aanmerking komt voor vestiging op deze locaties. De inrichting van de locatie is zodanig dat het gebruik van openbaar vervoer en fiets wordt aangemoedigd. De aantrekkelijkheid van de locatie ligt zowel in de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer als in een redelijke bereikbaarheid per auto. Voorschriften over de aanwezigheid en de minimumgrootte van de fietsenstallingen die bij de nieuwbouw of verbouwing van utilitaire gebouwen moeten worden aangebracht, zijn achterwege gelaten, omdat het Bouwbesluit in één en ander voorziet.

Lid 3 Parkeernormen

In de oude bouwverordening waren parkeernormen en kencijfers opgenomen. Dat zat als volgt in elkaar: Op basis van de ´vierde nota ruimtelijke ordening extra´ zijn in de stad A- en B- locaties aangewezen. In die gebieden golden parkeernormen voor woningen, kantoren en winkel/horeca. Indien initiatieven niet in deze categorieën vielen, was een lijst met kencijfers toegevoegd. Deze opzet is vergelijkbaar met degene die in deze beleidsregel is opgenomen. De cijfers die gebruikt worden zijn gebaseerd op de parkeernormen van het CROW (CROW-publicatie 182 parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering en CROW publicatie 317: kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Het landelijk locatiebeleid bestaat niet meer met het vaststellen van de 5e nota Ruimtelijke Ordening en het Nationele Verkeers- en vervoersplan (NVVP), het staat gemeenten wel vrij de parkeernormen hier op te baseren. De nieuwe situatie wordt dat voor gedefinieerde A- en B- locaties stringente normen gelden voor kantoren en winkels/horeca. Voor het overige, dus ook voor woningen, wordt verwezen naar de lijst met parkeernormen Gemeente Zwolle . De lijst maakt een geografisch onderscheid (centrum, schil en overig) én er is een onderscheid in stedelijkheidsgraden Het gaat daarbij om adressendichtheid per km2 uitgerekend per buurt. Het bijgevoegde kaartje maakt een en ander inzichtelijk.

Lid 4

Dit lid geeft maatvoorschriften voor parkeervakken, omdat deze voorschriften niet kunnen worden gemist bij het afdwingen van een correcte naleving van de leden 2 en 3. De verplichting in die leden om een

bepaald aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (of onder eigen dak) aan te brengen zou immers gedeeltelijk kunnen worden ontdoken door alleen parkeervakken met afmetingen voor het kleinste type personenauto, respectievelijk het grootste type vrachtauto te maken. Ook het bouwbesluit 1992 sprak in het – niet in werking getreden – artikel 218, lid 1 over "parkeerplaatsen van voldoende afmetingen". Het Bouwbesluit laat regeling van het onderhavige onderwerp geheel over aan bestemmingsplan en/of bouwverordening. Een bijkomende reden voor het opnemen van maatvoorschriften voor parkeervakken is de wenselijkheid om de afwijkende maatvoering vast te leggen van parkeerplaatsen voor rolstoelgebruikers en stoklopers.

Lid 5

Ad a

De mogelijkheid om een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de eis in het tweede en, derde lid om een beperkte parkeergelegenheid op eigen terrein (of onder eigen dak) te maken is onder meer bedoeld voor het geval dat in de nabijheid een gemeenschappelijke of openbare parkeergarage aanwezig is. De mogelijkheid om een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de eis in de voorgaande leden om een parkeergelegenheid van voldoende omvang op eigen terrein (of onder eigen dak) te maken is onder meer bedoeld voor omgevingsvergunningsplichtige verbouwingen van winkels e.d. in het centrumgebied.

Parkeerdruk

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt in het parkeergereguleerde gebied ook rekening gehouden met de parkeerdruk in de invloedssfeer van het gebouw/bouwplan. In Zwolle zijn vier verschillende systemen aanwezig om het parkeren in de openbare ruimte te reguleren:

- Combinatie van vergunninghouders en betaald parkeren. Dit geldt in de binnenstad en de Stationsbuurt;
- Dubbelgebruik parkeren. Op alle openbare parkeerplaatsen is betaald parkeren van toepassing. Bewoners parkeren met een vergunning op betaalde parkeerplaatsen en bezoekers parkeren met een bezoekerspas Dit geldt in de meeste schilwijken rondom de binnenstad en op een aantal plekken in de binnenstad (Van Nahuysplein, Potgietersingel en Thorbeckegracht)
- Parkeerverbodszone gecombineerd met parkeren op eigen terrein. Dit is is toegepast in Hanzeland en Oosterenk.
- Blauwe zone. Dit is toegepast in een klein aantal straten in de wijk Schelle.

De gemeente Zwolle meet de parkeerdruk van de openbare parkeerplaatsen in het parkeergereguleerde gebied om de twee jaar. De gemeente Zwolle meet de parkeerdruk van de openbare parkeerplaatsen in het parkeer gereguleerde gebied om de twee jaar. Op een aantal momenten per week (donderdag overdag, donderdagavond/-nacht en zaterdagmiddag) wordt geteld hoeveel motorvoertuigen zijn geparkeerd. Als elke parkeerplaats bezet zou zijn, is er sprake van een parkeerdruk van 100% en als er van de 100 parkeerplaatsen 40 bezet zouden zijn, is de parkeerdruk 40%. Hierdoor ontstaat een beeld van de verdeling van de parkeerdruk door de week heen. Voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt binnen het centrum van Zwolle een parkeerdruk hoger dan 80% als grenscriterium gehanteerd. Bij een parkeerdruk van 80% of meer in de invloedssfeer van het gebouw/bouwplan moet de initiatiefnemer voorzien in de extra parkeervraag die zijn/haar bouwplan genereert. Als door het bouwplan de parkeerdruk naar verwachting boven de 80% komt, moet voor het gedeelte dat de parkeerdruk hierboven komt, extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Iedere 2 jaar wordt op basis van de uitkomst van de parkeerdrukmetingen wanneer nodig het grenscriterium aangepast.

<u>Maatgevende parkeerdruk</u>

Om de hoogte van de parkeerdruk in een gebied te bepalen, wordt gekeken naar de voor die voorziening meest maatgevende parkeerdruk. Deze maatgevende parkeerdruk verschilt per voorziening. Zo is het voor een woonfunctie belangrijk om te kijken naar de parkeerdruk tijdens een doordeweekse nacht, omdat de meeste bewoners dan thuis zijn. Voor bedrijven en kantoren is de parkeerdruk op een werkdag overdag maatgevend. Voor winkels, culturele instellingen en horeca is de parkeerdruk tijdens hun openingstijden belangrijk. En voor andere instellingen, zorg bijvoorbeeld, moet gekeken worden naar verschillende doelgroepen en tijden en dit levert een wisselend beeld op in aanwezigheidspercentages. In de CROW-publicatie 317 staat een tabel waarin de parkeerbehoefte is weergegeven per voorziening, per periode van de dag, gebaseerd op de aanwezigheidspercentages. Op basis hiervan kan per parkeervoorziening het moment van de maatgevende parkeerdruk worden bepaald. In Zwolle wordt elke twee tot drie jaar op een aantal momenten per week de parkeerdruk geteld. Dat is op een werkdagochtend, werkdagmiddag, werkdagnacht en een zaterdagmiddag.

Functies	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdag-nacht	Zaterdagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	100%	60%
Woningen bezoekers	10%	20%	0%	60%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	0%	100%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	0%	100%

Supermarkt	30%	60%	0%	100%
Sportfuncties binnen	50%	50%	0%	100%
Sportfuncties buiten	25%	25%	0%	100%
Bioscoop/theater/podium, enzovoort	5%	25%	0%	40%
Sociaal medisch: arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	100%	75%	0%	10%
Verpleeg-, verzorgingstehuis, aanleunwoning, verzorgingsflat	50%	50%	25%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	5%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	25%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	0%	0%

Ook kan op basis van deze tabel in een gebied met gecombineerd gebruik de parkeervraag per periode worden bepaald door de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies met elkaar te confronteren. Voor een verdere toelichting hierop wordt verwezen naar de eerdergenoemde CROW-publicatie 317.

Loopafstanden bepalen de invloedsfeer

Een parkeerplaats moet op een redelijk beloopbare afstand van de functie liggen. Wat de invloedsfeer is van een bouwplan/gebouw wordt bepaald aan de hand van de functie en gebruikers, doelgroepen ervan. De aceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges. Deze marges worden onder andere bepaald door

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordening en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van de alternatieven van een functie, bijvoorbeeld: voor een winkel in dameskkleding/elektronica/etc van een minder bekende keten zal een kleinere loopafstand acceptabel zijn dan voor een winkel van een zeer bekende keten.

Een woning voor senioren zal een kleinere invloedsfeer kennen dan bijvoorbeeld studentenhuisvesting en voor een zorginstelling met een regionale doelgroep zal met een groter gebied rekening moeten worden gehouden dan voor een zorginstelling met een zeer lokale doelgroep. Bezoekers die van verre komen voor een dagje funshoppen, accepteren een langere loopafstand dan bezoekers die hun dagelijkse boodschappen doen. Op basis van de CROW-publicatie 317 gelden voor Zwolle de volgende acceptabele loopafstanden voor een aantal hoofdfuncties:

Tabel Loopafstanden/invloedsfeer

Functie	**Acceptabele loopafstand**
Wonen	200 tot 600 meter
Winkelen en ontspanning	200 tot 800 meter
Werken, gezondheidszorg en onderwijs	400 tot 800 meter

Deze tabel is in de bijlage opgenomen.

Rekenvoorbeelden:

- Voor een winkel met regionale uitstraling, in een gebouw in de Diezerstraat, kan rekening worden gehouden met de parkeerdruk in een invloedssfeer van 800 meter, zodat ook de parkeeraccommodaties aan de randen van de stad hier binnen vallen;
- Voor een eventueel nieuw te bouwen appartementsgebouw voor senioren aan de rand van het Van Nahuysplein, dient rekening te worden gehouden met een invloedsfeer van 200 meter. Binnen deze 200 meter van het gebouw zal aan de parkeervraag moeten worden voldaan.
- Een pand, gelegen op de Koestraat heeft nu de bestemming kantoor/wonen en bestaat uit 1 woning (150 m2) en een kantoor (aantal vierkante meters bruto vloer oppervlak: 100). De aanvrager wil zijn pand in zijn geheel als winkel gaan gebruiken zonder het bestaande pand uit te breiden. De daarbij behorende berekening vergelijkt de huidige situatie met de nieuwe situatie, waarbij het verschil moet worden gerealiseerd. Theoretisch aanwezig in de huidige situatie:
- 1 dure woning: 1,3 parkeerplaats
- kantoor van 100 m2 bvo: 1,6 parkeerplaats (40 parkeerplaatsen per 2500 m2 bvo)
- totaal theoretisch aanwezig: 2,9 parkeerplaatsen

Benodigd aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie:

- totaal aantal m2 bvo van het pand: 250
- winkel van 250 m2 bvo: 4 parkeerplaatsen
- In de toekomstige situatie zijn 4 parkeerplaatsen noodzakelijk. In theorie liggen er echter al 2,9 parkeerplaatsen. De aanvrager moet er daarom voor zorgen dat er 1 parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd wordt of de aanvrager vraagt toepassing van de afwijking aan. Voor het bepalen van of er kan worden afgeweken, wordt gekeken naar de parkeerdruk in de binnenstad zoals hierboven omschreven. Anno 2014 is er voldoende parkeerruimte overdag in de binnenstad van Zwolle. De vergunning kan daarom in afwijking op de parkeernorm worden verleend.

Ad b
Het eerste bolletje gaat om het aanleggen van meer gehandicaptenparkeerplaatsen dan nodig is op basis van de normen. Het tweede bolletje gaat ook om het afwijken van de normen omdat het aantal bezoekers meer dan normaal is en er dus meer parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Dat geldt ook voor het laatste bolletje. Bij een garage of garagebedrijf is er vaak ook meer parkeerruimte nodig dan vereist is volgens de normen. In dat geval is er een bevoegdheid om de aanleg van meer parkeerplaatsen te eisen dan volgens de normen nodig zou zijn

Lid 6

Bedrijfsvervoerplan

Het bedrijfsvervoerplan geeft de concrete invulling van het woon-werkverkeer van en naar het bedrijf, met de daaruit voortvloeiende kosten voor de maatregelen en faciliteiten voor zowel de investering als de jaarlijkse lasten (vergoedingen e.d.) en een communicatieplan om het vervoerplan te implementeren in de organisatie.